

From: [REDACTED]
To: [Jesus Jimenez Payan](#)
Cc: [Frederick.J.Kenney@uscg.mil](#); [Marco Antonio Campoy Arce](#); [Noggle, William](#); [King, Bob \(Begich\)](#); [elizabeth@ensenada.net](#); [Kevin.E.Lunday@uscg.mil](#); [David.G.Throop@uscg.mil](#); [theresa.morris@mail.house.gov](#); [Lorenz, Andrew](#); [john_patterson@brown.senate.gov](#)
Subject: Probables PCB contenidos en ex nave guardacostas de Estados Unidos llamado STORIS (VILA QUEEN) en Ensenada
Date: Friday, December 27, 2013 1:53:05 PM
Attachments: [EDSON_DOCmuseumcompagree.pdf](#)
[EDSON_DOCnavycompagree.pdf](#)
[Hoga_PCB_Compliance_Agreement_dtd10May2005.pdf](#)
[PCB_Compliance_Agreement_Btwn_NavyandEPA_HOGA_dtd_10May2005.pdf](#)
Importance: High

Estimado Sr. Payan-

Por favor, encontrar documentos adjunto a este mensaje de correo electrónico relacionado con bifenilos policlorados a bordo de dos histórico ex buques de la Armada de Estados Unidos que se han convertido museos sin fines de lucro. Estos son buenos ejemplos de PCB documentos relacionados con antiguos buques militares estadounidenses. Estos son acuerdos contractuales entre la Armada de Estados Unidos, Agencia de protección ambiental Estados Unidos y los grupos sin fines de lucro que han recibido las naves para uso de Museo. En estas situaciones, los destinatarios del Museo sin fines de lucro son tratados como compradores de las naves. Estos parecen ser minuciosos documentos destinados a asegurar que los PCB no son liberados por las acciones de los grupos sin fines de lucro donde la gente, vida silvestre y el medio ambiente pueden estar expuestos a estos materiales tóxicos. Cualquier mantenimiento o acciones con las naves antiguos deben llevarse a cabo según el Toxic Substances Control Act de 1976.

Una nave es el ex destructor USS EDSON que fue construido en 1958. El otro conjunto de documentos es para el remolcador USS HOGA que fue construida en 1940-41. La nave guardacostas llamado STORIS (ahora se llama VILA QUEEN) fue construida por la guardia costera de Estados Unidos en 1941-42 y STORIS debería tener documentos similares porque la nave habría sido construida y mantenido con materiales similares a las naves EDSON y HOGA. Porque los PCB fueron utilizados en materiales muy muchos a bordo de estas naves mayores, es muy improbable que la nave STORIS esté libre de contaminación de PCB. Ya hemos discutido el cableado viejo y la pintura vieja que todavía están contenidas dentro de la nave STORIS.

El gobierno mexicano debería haber recibido algunos documentos similares relacionados con los PCB contenidos en la nave llamado STORIS con la importación de la nave en su país. U.S. Metals Recovery de San Diego, la compañía estadounidense que compró la nave STORIS del gobierno americano, tendría o debería haber recibido esta documentación de la guardia costera de Estados Unidos (U.S.C.G.), Agencia de protección ambiental Estados Unidos (U.S. EPA) o la administración de servicios generales de Estados Unidos (U.S. GSA) cuando el comprador tomaron posesión de la nave. Los dueños de la compañía llamado U.S. Metals Recovery son Mark Jurisich y John Bryan. Debería haber recibido documentos como estos que explican cómo el comprador de la nave STORIS debes manejar el buque debido a los PCB contenidos. Estos documentos habría venido directamente a los funcionarios mexicanos desde el gobierno federal de Estados Unidos (probablemente de US EPA) o desde el gobierno de Estados Unidos (U.S.C.G., U.S. EPA o U.S. GSA) a los nuevos propietarios de la nave, la compañía U.S. Metals Recovery. Los nuevos dueños entonces daría copias de los documentos a los funcionarios del gobierno mexicano con el fin de importar la nave en México.

¿Has recibido documentación similar relacionada con la anterior nave de guardacostas de Estados Unidos llamado STORIS, conocida en Ensenada como la VILA QUEEN?

Me gustaría saber si usted ha tenido alguna comunicación con y la cooperación de la Agencia de protección ambiental de Estados Unidos. También estoy interesado en los resultados de las pruebas realizadas en la nave STORIS en busca de PCBs por encima de los niveles regulados. Me gustaría asegurarse de que los miembros del Congreso de los EEUU y los medios de comunicación conscientes de la evolución de la situación.

Gracias por su ayuda en este asunto. Espero que los documentos adjuntos son útiles. Estoy deseando oír de usted. Si requiere información adicional no dude en contactarme.

Le saluda atentamente,

Jon A. Ottman
Detroit, Michigan, U.S.A.
Maritime Historian and Historic Preservation Consultant
STORIS Museum of Juneau, AK and The Last Patrol Museum of Toledo, OH

En inglés/In English:

Dear Mr. Payan -

Please find documents attached to this e-mail message related to PCBs on board two historic former U.S. Navy ships that have become nonprofit museums. These are good examples of PCB documents related to former U.S. military ships. These are contractual agreements between the U.S. Navy, U.S. Environmental Protection Agency and the nonprofit groups who have received the ships for museum use. In these situations, the nonprofit museum recipients are treated as buyers of the ships. These seem to be detailed documents to ensure that PCBs are not released by the actions of the non-profit groups where people, wildlife and the environment can be exposed to these toxic materials. Any maintenance or actions with these old ships must be performed in accordance with the Toxic Substances Control Act of 1976.

One ship is the former destroyer USS EDSON, which was built in 1958. The other set of documents is for the tugboat USS HOGA, which was built in 1940-41. The Coast Guard Cutter STORIS (VILA QUEEN) was built by the United States Coast Guard in 1941-42 and STORIS should have similar documents because the ship would have been built and maintained with materials similar to the ships EDSON and HOGA. Because PCBs were used in so many materials aboard these older ships, it is very unlikely that the ship STORIS is free of PCB contamination. We have already discussed the old wiring and old paint that are still contained inside the ship STORIS.

The Mexican Government should have received some similar documents related to PCBs contained in the ship called STORIS with the importation of the ship into your country. U.S. Metals Recovery from San Diego, the American company that bought the ship STORIS from the American government, would have or should have received this documentation from the U.S. Coast Guard (U.S.C.G.), U.S. Environmental Protection Agency (U.S. EPA) or the General Services Administration of the United States (U.S. GSA) when the buyer took possession of the ship STORIS. The owners of the company called U.S. Metals Recovery are Mark Jurisich and John Bryan. You should have received documents like these that explain how the purchaser of the STORIS ship must manage the vessel due to the contained PCBs. These documents would have come directly to Mexican officials from the federal Government of the United States (probably from U.S. EPA) or from the U.S. Government (U.S.C.G., U.S. EPA or U.S. GSA) to the new owners of the ship, the company U.S. Metals Recovery. The new owners would then give copies of the documents to officials of the Mexican government in order to import the ship into Mexico.

Have you received similar documents relating to the former ship of the U.S. Coast Guard called STORIS, known in Ensenada as the VILA QUEEN?

I wonder if you have had any communication with and cooperation from the U.S. Environmental Protection Agency. I am also interested in the results of tests conducted on the STORIS ship in search of PCBs above regulated levels. I would like to make sure that members of the U.S. Congress and the media know of developments with this situation.

Thank you for your help in this matter. I hope the attached documents are helpful. I look forward to hearing from you. If you require additional information, please do not hesitate to contact me.

Yours sincerely,

Jon A. Ottman